Deutscher Bundestag
2. Wahlperiode
1953

Drucksache 2875

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
7 — 80604 — 2994/56 II

Bonn, den 15. November 1956

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zum Abkommen vom 21. Mai 1954 über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer

nebst Begründung und Auszug aus dem Memorandum zu den Abkommen vom 27. Juli 1950 über die soziale Sicherheit der Rheinschiffer und über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer sowie das Zeichnungsprotokoll vom 21. Mai 1954 betreffend das Abkommen über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer und das Abkommen über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer in französischer Sprache und deutscher Übersetzung.

Federführend sind der Bundesminister für Arbeit und der Bundesminister des Auswärtigen.

Der Bundesrat hat in seiner 165. Sitzung am 9. November 1956 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers
Dr. h. c. Blücher

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, Bad Godesberg
Rheinallee 20, Telefon 3551

Entwurf eines Gesetzes

zum Abkommen vom 21. Mai 1954 über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Genf am 21. Mai 1954 unterzeichneten Abkommen über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer nebst Zeichnungsprotokoll vom gleichen Tage wird zugestimmt. Das Abkommen nebst Zeichnungsprotokoll wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Dieses Gesetz gilt auch im Land Berlin, sofern das Land Berlin die Anwendung dieses Gesetzes feststellt.

Artikel 3

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 30 Satz 1 sowie das Zeichnungsprotokoll für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft treten, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung

Durch Gesetz vom 20. Dezember 1951 (BGBl. II S. 241) hat der Bundestag den Abkommen vom 27. Juli 1950 über die soziale Sicherheit der Rheinschiffer und über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer zugestimmt. Während das Abkommen über die soziale Sicherheit der Rheinschiffer von allen Vertragsstaaten ratifiziert worden und inzwischen in Kraft getreten ist, stellten sich der Ratifizierung des Abkommens über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer durch die Schweiz Schwierigkeiten entgegen. Im Hinblick darauf haben auch die anderen beteiligten Staaten dieses Abkommen nicht ratifiziert. Das Abkommen ist daher nach seinem Artikel 30 nicht in Kraft getreten.

Im Januar 1954 haben in einer dreigliedrigen Sonderkonferenz beim Internationalen Arbeitsamt erneute Verhandlungen zwischen den beteiligten Regierungen und den Sozialpartnern stattgefunden, in denen eine Änderung der Artikel 3, 7, 15 und 18 des Abkommens beschlossen wurde. Das Abkommen in der abgeänderten Fassung ist von den Vertretern der Staaten am 21. Mai 1954 in Genf unterzeichnet worden.

Das Abkommen über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer will einheitliche Mindestbestimmungen für eine Reihe wichtiger Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer aller beteiligten Staaten schaffen. Es regelt im wesentlichen die Frage der Nachtruhe während der Fahrt, der Arbeitszeit im Hafen, der Überstunden, der Feiertage, der wöchentlichen Ruhezeit und des Urlaubs. Da die meisten Bestimmungen bei der erneuten Behandlung in der Sonderkonferenz unverändert geblieben sind, kann insoweit auf das Memorandum der Bundesregierung zu den Abkommen vom 27. Juli 1950 über die soziale Sicherheit der Rheinschiffer und über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer verwiesen werden (BR-Drucksache Nr. 613/51 und BT-Drucksache Nr. 2574 der 1. Wahlperiode). Ein Abdruck von Teil III des Memorandums, der das Abkommen über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer behandelt, ist beigefügt.

Zu den in der neuen Fassung des Abkommens vorgenommenen Änderungen ist folgendes zu bemerken:

Zu Artikel 3

Die in Artikel 3 für Familienbetriebe in der sogenannten Partikulierschiffahrt vorgesehenen Erleichterungen sollten nach Artikel 3 Nr. 3 des Abkommens in der alten Fassung nur gelten, wenn sich die Partikulierschiffer oder ihre Vereinigung der Frachtakquisition enthalten. Im Hinblick auf die Schwierigkeiten in der Auslegung und praktischen Durchführung der Vorschrift ist Nr. 3 in die neue Fassung nicht mehr aufgenommen worden.

Zu Artikel 7

Durch Anfügung einer Nr. 3 sind die Vorschriften über die nächtliche Ruhezeit in der neuen Fassung auf Wunsch der Schweiz elastischer gestaltet worden. Es besteht danach die Möglichkeit, durch Tarifverträge oder die nationale Gesetzgebung die im Abkommen festgelegten Ruhezeiten innerhalb gewisser Grenzen zu verschieben.

Zu Artikel 15

Auf deutschen Antrag ist in dem neuen Abkommen der 1. Mai mit unter den Feiertagen aufgeführt worden, an denen kein Rheinschiffer zur Arbeit angehalten werden kann.

Zu Artikel 18

Die Wartezeit für den Urlaubsanspruch ist auf deutschen Antrag in der neuen Fassung auf sechs Monate herabgesetzt worden.

Das Abkommen vom 21. Mai 1954 ist inzwischen von den Niederlanden und der Schweiz ratifiziert worden. Von deutscher Seite dürften keine Bedenken bestehen, dem Abkommen auch in der abgeänderten Fassung beizutreten. Soweit die deutschen gesetzlichen oder tariflichen Bestimmungen günstiger sind als die des Abkommens, bleiben sie nach Artikel 5 des Abkommens unberührt.

Auszug aus dem Memorandum zu den Abkommen vom 27. Juli 1950 über die soziale Sicherheit der Rheinschiffer und über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer (BR.-Drucks. Nr. 613/51 und BT.-Drucks. Nr. 2574)

I. Allgemeines

II. Abkommen über die soziale Sicherheit der Rheinschiffer

III. Abkommen über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer

1. Allgemeiner Teil

Das Abkommen will einheitliche Mindestbestimmungen für eine Reihe wichtiger Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer schaffen. Es dient dem Schutz der Rheinschiffer, indem es die Geltung dieser Mindestbestimmungen auch für diejenigen sicherstellt, die auf Schiffen anderer Staaten tätig sind; es dient der Rheinschiffahrt im ganzen, indem es die Gefahren ausräumt, die sich sonst aus dem Zwang zur Erhaltung der Konkurrenzfähigkeit mit den anderen Staaten für die soziale Gestaltung der Arbeitsbedingungen ergeben könnten. Einer Entwicklung der Arbeitsbedingungen zugunsten der Arbeitnehmer nach oben schiebt es dagegen keinen Riegel vor; im Teil I Artikel 5 ist ausdrücklich vorgesehen, daß auf den Schiffen der einzelnen Vertragsstaaten geltende günstigere Bedingungen nicht berührt werden.

Das Abkommen soll also ähnlichen Aufgaben dienen wie ein Tarifvertrag, nämlich der Gleichbehandlung der Rheinschiffer bei Vorliegen gleicher Voraussetzungen, ihrem sozialen Schutz sowie der Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen auf sozialem Gebiet. Diesem Wesen des Abkommens entspricht auch die Fassung seiner materiellen Bestimmungen, die tarifvertragsmäßig formuliert sind. Das Abkommen ist zwar selbst kein Tarifvertrag, da es für einen solchen über die Grenzen der einzelnen Staaten hinaus an einer Rechtsgrundlage fehlt. Dadurch aber, daß es die Vertragsstaaten zur Durchführung, und zwar insbesondere durch Gesamtarbeitsverträge verpflichtet, und diese Durchführung praktisch nur so erfolgen kann, daß seine Bestimmungen in die Gesamtarbeitsverträge übernommen werden, kommt es in der Wirkung einem auf internationaler Ebene abgeschlossenen Tarifvertrag nahe.

Das Abkommen befaßt sich in seinem materiellen Teil vor allem mit den Fragen der Nachtruhe während der Fahrt, der Arbeitszeit im Hafen und an den Lösch- und Ladestellen, der Überstunden, der Feiertage, der wöchentlichen Ruhezeit und des bezahlten Urlaubs. Die vorgesehenen Bestimmungen gehen im wesentlichen nicht über das hinaus, was in der Bundesrepublik auf Grund des maßgebenden Tarifvertrages sowieso bereits gilt. Von deutscher Seite bestanden daher keine Bedenken, dem Abkommen beizutreten.

2. Besonderer Teil

Zu den Artikeln 1 und 2

Der Geltungsbereich dieses Abkommens weicht von dem des Abkommens über die soziale Sicherheit einmal dahin ab, daß es nicht nur für die Angehörigen der Vertragsstaaten, sondern für alle auf den erfaßten Schiffen tätigen Arbeitnehmer gilt; diese Abweichung erklärt sich daraus, daß im Bereich der Arbeitsbedingungen die Anwendung von gleichen Mindestbestimmungen auch auf Angehörige am Abkommen nicht beteiligter Staaten im Gegensatz zur Sozialversicherung ohne weiteres möglich und sowieso üblich ist. Auch die im Abkommen über die soziale Sicherheit vorgesehene grundsätzliche Ausschließung der nicht gegen Entgelt beschäftigten Rheinschiffer war für die hier behandelten Arbeitszeit- und Urlaubsfragen nicht erforderlich und angebracht. Daß weiterhin in Absatz 2 des Artikels 1 eine Reihe von Schiffsgattungen ausgenommen sind, die in dem Abkommen über die soziale Sicherheit nicht ausgenommen zu werden brauchten, findet seinen Grund darin, daß die Durchführbarkeit fester Vorschriften über die Aufteilung der Arbeitszeit, die Ruhezeiten usw., wie sie in dem Abkommen über die Arbeitsbedingungen vornehmlich enthalten sind, eine Grenze findet, wo es sich um Fahrzeuge unterhalb einer gewissen Größenklasse oder mit einer eine andere Regelung zwangsläufig erfordernden Zweckbestimmung handelt.

Zu Artikel 3

Durch die Einschränkungen im Artikel 3 soll den besonderen Verhältnissen in Familienbetrieben hinsichtlich der nicht gegen Entgelt beschäftigten Familienangehörigen Rechnung getragen werden. Die Bestimmungen über die Höchstdauer der Arbeitszeit, die Überstundenvergütung, die Gewährung bezahlten Urlaubs und die Zahlung von Sonderzulagen sollen unter bestimmten Voraussetzungen für diese, in einem engeren Verhältnis zum Schiffseigentümer stehenden Personen nicht gelten.

Zu Artikel 4

Mit der in diesem Artikel vorgesehenen Nichtanwendung der Teile V, VII, VIII und IX des Abkommens (Überstunden, wöchentliche Ruhezeiten, bezahlter Jahresurlaub und Sonderzulagen) auf Schiffen, die während des überwiegenden Teiles der Reise auf anderen Wasserstraßen als dem Rhein verkehren, sollen Überschneidungen mit anderen Regelungen vermieden werden.

Zu Artikel 5

Der Artikel enthält die ausdrückliche Klarstellung, daß durch das Abkommen nur Mindestbedingungen festgelegt werden sollen. Die Entwicklung der Arbeitsbedingungen zugunsten der Arbeitnehmer soll nicht eingeschränkt werden.

Zu Artikel 6

Hinsichtlich der Frage der Mindestbemannung begnügt sich das Abkommen mit einer Grundsatzregelung, überläßt also die Festlegung im einzelnen einer Sonderregelung.

Zu den Artikeln 7 bis 23

Die Vorschriften dieser Artikel stimmen weitgehend mit denen des zwischen den zuständigen deutschen Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbänden abgeschlossenen, seit dem 1. Juli 1950 geltenden Tarifvertrages für die Rheinschiffahrt überein. In einer Reihe von Punkten geht die Übereinstimmung auf angenommene deutsche Vorschläge zurück. Im wesentlichen enthält das Abkommen lediglich in folgenden Punkten gewisse Abweichungen von den deutschen Tarifvertragsbestimmungen: Im Artikel 15 des Abkommens ist der 1. Mai unter den Feiertagen, an denen kein Rheinschiffer zur Arbeit angehalten werden darf, im Gegensatz zu dem deutschen

Tarifvertrag nicht aufgeführt. Ein deutscher Antrag, ihn zusätzlich aufzunehmen, wurde nicht angenommen. Im Artikel 18 ist die Wartezeit für den Erwerb des Urlaubsanspruchs auf 12 Monate festgesetzt, während die Urlaubsbestimmungen des deutschen Tarifvertrages nur eine sechsmonatige Wartezeit vorsehen. Im übrigen behandelt dieser Artikel nur den Grundurlaub (12 Werktage), während die Staffelung darüber den Tarifverträgen der Vertragsstaaten überlassen bleibt. Das Urlaubsentgelt ist nach Artikel 21 das regelmäßige Entgelt. Im deutschen Tarifvertrag ist vorgesehen, daß zu diesem regelmäßigen Entgelt ein Zuschlag von 10 v. H. zu zahlen ist. Einem deutschen Antrag, diese Zuschlagszahlung auch in das Abkommen aufzunehmen, wurde nicht entsprochen.

Zu Artikel 24

Der Artikel regelt die Erledigung von Streitigkeiten zwischen den Vertragsstaaten über die Auslegung oder die Durchführung des Abkommens. Ebenso wie im Sozialversicherungsabkommen ist die Beilegung derartiger Streitigkeiten in erster Linie den beteiligten Regierungen selbst überlassen. Die Anrufung einer aus Vertretern der Vertragsstaaten zu bildenden, bindend entscheidenden internationalen Schiedsstelle soll erst dann möglich sein, wenn die beteiligten Regierungen sich über den Streitfall nicht binnen drei Monaten einigen können.

Zu Artikel 25

Das Abkommen ist in den Vertragsstaaten und auf allen in Betracht kommenden Rheinschiffen durch alle angemessenen Maßnahmen, insbesondere durch Gesamtarbeitsverträge durchzuführen. Jeder Vertragsstaat kann die Durchführung innerhalb seines Gebietes auf allen in Betracht kommenden Schiffen überwachen. Von festgestellten Übertretungen der Bestimmungen auf Schiffen anderer Vertragsstaaten sollen die feststellenden Behörden die zuständigen Stellen des betreffenden Staates unverzüglich unterrichten; letztere haben geeignete Maßnahmen zu treffen. Zwecks gegenseitiger Hilfeleistung bei der Feststellung oder Untersuchung derartiger Verstöße sieht der Artikel die Möglichkeit von Sonderabmachungen zwischen den einzelnen Vertragsstaaten vor.

Zu Artikel 26

Der Artikel bestimmt, daß Streitigkeiten zwischen Arbeitgebern und Rheinschiffern ohne Rücksicht auf die Staatsangehörigkeit des Rheinschiffers der zuständigen Stelle des Vertragsstaates zur Regelung zu unterbreiten sind, in dessen Gebiet sich der Sitz des betreffenden Betriebes oder die maßgebende Zweigstelle des Betriebes befindet. Bei Arbeitgebern ohne Betriebssitz (Zweigstelle) oder Wohnsitz in einem der Vertragsstaaten ist die zuständige Stelle des Vertragsstaates anzurufen, in dem der Arbeitgeber seinen Wohnsitz hat oder dem er angehört. Bestimmungen in Gesamt- oder Einzelarbeitsverträgen haben vor dieser Regelung den Vorrang.

Zu Artikel 27

Jeder Vertragsstaat soll einen Jahresbericht über die Durchführung des Abkommens in seinem Gebiet ausarbeiten und ihn einem aus Vertretern der beteiligten Regierungen und der beteiligten Arbeitgeber und Arbeitnehmer (unter Hinzuziehung des Internationalen Arbeitsamtes) zu bildenden dreigliedrigen Ausschuß vorlegen. Der dreigliedrige Ausschuß soll in einem besonderen Jahresbericht zu den Berichten der Regierungen Stellung nehmen und ihn allen beteiligten Stellen übermitteln.

Zu den Artikeln 28 bis 33

Diese Artikel entsprechen den Artikeln 31 bis 36 des Abkommens über die soziale Sicherheit der Rheinschiffer. Auf das unter I 2 dieses Memorandums hierzu Gesagte wird Bezug genommen.

Protocole de Signature, du 21 mai 1954, relatif à l'Accord concernant les conditions de travail des bateliers rhénans

La Conférence tripartite spéciale de la batellerie rhénane, s'étant réunie, en une deuxième session, à Genève, du 18 au 22 janvier 1954, pour discuter et approuver certaines modifications au texte de l'Accord concernant les conditions de travail des bateliers rhénans, tel qu'il avait été adopté à Paris, le 27 juillet 1950, par la Conférence gouvernementale concernant la batellerie rhénane — modifications portant sur les articles 3, 7, 15, 18 et 19 dudit Accord —,

Et les plénipotentiaires des gouvernements intéressés ayant signé le texte revisé sur la base desdites modifications,

le texte ainsi modifié remplace le texte portant la date du 27 juillet 1950

EN FOI DE QUOI les représentants soussignés ont signé le présent Protocole de signature.

FAIT à Genève, le 21 mai 1954, en un seul original en français.

Le texte en sera déposé entre les mains du Directeur général du Bureau international du Travail, qui en enverra des copies certifiées conformes à chacun des gouvernements et à chacune des organisations internationales qui étaient représentés à la Conférence gouvernementale réunie à Paris en 1950.

Pour la BELGIQUE:
Leroy

Pour la FRANCE:
E. Lambert

Pour les PAYS-BAS:
W. H. J. van Asch van Wijk

Pour la RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE:
G. Feine
H. Stephany

Pour la SUISSE:
Kaufmann

(Amtliche deutsche Übersetzung)

Zeichnungsprotokoll vom 21. Mai 1954 betreffend das Abkommen über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer

Nachdem die dreigliedrige Sonderkonferenz der Rheinschiffahrt vom 18. bis 22. Januar 1954 in Genf zu einer zweiten Tagung zusammengetreten ist, um gewisse Abänderungen des in Paris am 27. Juli 1950 von der Regierungskonferenz über die Rheinschiffahrt angenommenen Wortlautes des Abkommens über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer zu erörtern und zu genehmigen — die Abänderungen beziehen sich auf die Artikel 3, 7, 15, 18 und 19 des genannten Abkommens —,

und nachdem die Bevollmächtigten der beteiligten Regierungen den auf Grund der genannten Abänderungen berichtigten Wortlaut unterzeichnet haben,

tritt der demgemäß veränderte Wortlaut an die Stelle des Wortlautes vom 27. Juli 1950.

ZU URKUND DESSEN haben die unterfertigten Vertreter das vorliegende Zeichnungsprotokoll unterschrieben.

GEFERTIGT in Genf am 21. Mai 1954 in einer Ausfertigung in französischer Sprache.

Diese Ausfertigung wird zu Händen des Generaldirektors des Internationalen Arbeitsamtes hinterlegt, der jeder der Regierungen und jeder der internationalen Organisationen, die auf der in Paris im Jahre 1950 abgehaltenen Regierungskonferenz vertreten waren, beglaubigte Abschriften übermittelt.

Für BELGIEN:
Leroy

Für FRANKREICH:
E. Lambert

Für die NIEDERLANDE:
W. H. J. van Asch van Wijk

Für die BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND:
G. Feine
H. Stephany

Für die SCHWEIZ:
Kaufmann

Accord concernant les conditions de travail des bateliers rhénans

La République fédérale d'Allemagne, le Royaume de Belgique, la République française, le Royaume des Pays-Bas et la Confédération suisse,

Ayant décidé de conclure un Accord concernant les conditions de travail des bateliers rhénans et ayant, à cet effet, constitué leurs plénipotentiaires, dont les pleins pouvoirs ont été trouvés en bonne et due forme,

Ont adopté les dispositions suivantes:

TITRE I

Champ d'application de l'Accord

Article 1

1. Le présent Accord s'applique à bord de tous les bateaux affectés pour des fins commerciales au transport de marchandises et admis à naviguer sur le Rhin en vertu de l'article 22 de la Convention revisée pour la navigation du Rhin signée à Mannheim, le 17 octobre 1868, compte tenu des modifications ultérieurement apportées à cette convention.

2. Le présent Accord ne s'applique pas à bord des bateaux suivants:

a) bateaux employés exclusivement ou presque exclusivement dans les ports;

b) bateaux dont le port en lourd est de moins de quinze tonnes, à l'exclusion des remorqueurs;

c) bateaux à voiles;

d) bateaux à passagers ne transportant pas plus de cinq tonnes de marchandises;

e) bâtiments de mer;

f) bateaux de pêche;

g) bateaux visés au paragraphe 1 ci-dessus pendant un voyage entièrement extérieur à la navigation du Rhin.

Article 2

1. Sauf dispositions contraires énoncées ci-après, l'Accord vise toute personne membre de l'equipage des bateaux à bord desquels s'applique ledit Accord, ainsi que le capitaine ou le conducteur s'ils sont employés comme salariés.

2. Ces personnes sont désignées ci-après comme « bateliers rhénans ».

Article 3

1. Les titres IV, V, VIII et IX de cet Accord ne s'appliquent pas aux bateliers rhénans qui sont:

a) propriétaires mentionnés sur le certificat de visite du bateau à bord duquel ils travaillent;

b) les parents du propriétaire du bateau à bord duquel ils travaillent, à savoir le conjoint et les enfants, petits-enfants, père, mère, grands-parents, ainsi que leurs conjoints et alliés au même degré, pour autant qu'ils ne travaillent pas comme salariés.

2. Pour l'application du présent article, l'expression « propriétaire » signifie tout batelier rhénan qui possède au moins le quart du bateau ou qui possède une part quelconque à titre d'héritier.

Article 4

1. Les titres V, VII, VIII et IX du présent Accord ne sont pas applicables à bord de bateaux naviguant pendant la majeure partie du voyage sur d'autres voies navigables que le Rhin et n'utilisant le Rhin qu'au début ou à la fin de leur voyage.

(Übersetzung)

Abkommen über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer

Die Bundesrepublik Deutschland, das Königreich Belgien, die französische Republik, das Königreich der Niederlande und die Schweizerische Eidgenossenschaft

haben beschlossen, ein Abkommen über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer abzuschließen, zu diesem Zweck ihre Bevollmächtigten ernannt, deren Vollmachten in guter und gehöriger Form befunden wurden, und

die folgenden Bestimmungen angenommen:

TEIL I

Geltungsbereich des Abkommens

Artikel 1

1. Dieses Abkommen gilt an Bord aller Schiffe, die der gewerbsmäßigen Beförderung von Gütern dienen und nach Artikel 22 der am 17. Oktober 1868 in Mannheim unterzeichneten revidierten Rheinschiffahrtsakte, unter Berücksichtigung der späteren Abänderungen dieser Akte, zur Schiffahrt auf dem Rhein zugelassen sind.

2. Dieses Abkommen gilt nicht an Bord der folgenden Schiffe:

a) Schiffe, die ausschließlich oder fast ausschließlich in Häfen verwendet werden,

b) Schiffe mit einer Tragfähigkeit von weniger als fünfzehn Tonnen, mit Ausnahme der Schlepper,

c) Segelschiffe,

d) Passagierschiffe, die nicht mehr als fünf Tonnen Güter befördern,

e) Seeschiffe,

f) Fischereifahrzeuge,

g) die unter Absatz 1 fallenden Schiffe während einer gänzlich außerhalb der Rheinschiffahrt stattfindenden Reise.

Artikel 2

1. Soweit in den folgenden Bestimmungen nichts anderes vorgesehen ist, erfaßt das Abkommen jedes Besatzungsmitglied der Schiffe, für die das Abkommen gilt, sowie den Kapitän oder Schiffsführer, wenn sie gegen Entgelt beschäftigt sind.

2. Diese Personen werden im folgenden als „Rheinschiffer" bezeichnet.

Artikel 3

1. Die Teile IV, V, VIII und IX dieses Abkommens gelten nicht für folgende Gruppen von Rheinschiffern:

a) die auf dem Schiffsattest des Schiffes, auf dem sie arbeiten, eingetragenen Eigentümer;

b) die auf dem Schiff arbeitenden Verwandten des Schiffseigentümers, und zwar der Ehegatte, die Kinder und Enkelkinder, die Eltern und Großeltern sowie deren Ehegatten und die mit dem Schiffseigentümer im gleichen Grad verschwägerten Personen, sofern sie nicht gegen Entgelt beschäftigt sind.

2. Im Sinn dieses Artikels bedeutet der Ausdruck „Eigentümer" jeden Rheinschiffer, der mindestens einen Viertelanteil an dem Schiff besitzt oder als Erbe irgend einen Anteil an dem Schiff erworben hat.

Artikel 4

1. Die Teile V, VII, VIII und IX dieses Abkommens gelten nicht auf Schiffen, die während des überwiegenden Teiles der Reise auf anderen Wasserstraßen als dem Rhein verkehren und den Rhein nur zu Beginn oder am Ende ihrer Reise benutzen.

2. Dans la mesure où les conventions collectives concernant les équipages des bateaux visés au paragraphe 1 de cet article contiennent des exceptions non prévues à l'article 8 du présent Accord, lesdites exceptions seront applicables.

Article 5

Rien, dans le présent Accord, ne pourra être considéré comme portant atteinte à toute disposition législative, toute coutume ou tout accord entre employeurs et travailleurs qui assure, à bord des bateaux ressortissant à un des pays contractants, des conditions plus favorables aux travailleurs que celles prévues dans cet Accord.

TITRE II

Composition des équipages

Article 6

Les équipages des bateaux à bord desquels s'applique le présent Accord doivent être suffisants pour qu'il soit possible:

a) d'assurer la sécurité de la navigation;

b) de donner effet aux dispositions du présent Accord.

TITRE III

Repos de nuit en cours de navigation

Article 7

1. En cours de navigation, les bateliers rhénans auront droit à une période de repos de nuit qui ne sera pas inférieure à:

a) douze heures pendant les mois de novembre, décembre, janvier et février;

b) dix heures pendant les autres mois.

2. Les périodes de repos de nuit prescrites au paragraphe précédent devront s'intercaler entre 6 heures du soir et 8 heures du matin.

3. Il peut être prévu, par une convention collective nationale ou par la législation nationale, que le repos de nuit fixé au paragraphe 1 ci-dessus soit remplacé par un repos quotidien de même durée, dont cependant sept heures consécutives au moins doivent s'intercaler entre 8 heures du soir et 6 heures du matin.

Article 8

En dérogation aux dispositions de l'article 7 du présent Accord, la période de repos de nuit pourra être réduite:

a) de deux heures au maximum en cas de transport de marchandises périssables;

b) en vue de prévenir la détérioration de marchandises, mais seulement lorsque ces marchandises sont transportées à bord de bateaux remorqués isolément ou de bateaux automoteurs;

c) du temps nécessaire au passage d'une écluse, ou de deux heures au maximum pour l'entrée ou l'arrivée dans les ports de Belgique et de Zélande exposés aux marées, ainsi que dans le port de Dordrecht en venant de Belgique ou de Zélande;

d) en cas d'accident ou de secours, d'inondation, de tempête ou de danger soudain provenant de la glace;

e) le jour d'arrivée au port de destination finale, à la condition que la durée du travail des hommes à bord ne se prolonge pas, ce jour-là, au-delà de 10 heures du soir;

f) dans le cas où, en cours de voyage, il apparaît que la correspondance avec un bateau de mer pourrait être manquée;

g) en cours de voyage en amont de Coblence, en cas de baisse inopinée et rapide des eaux, et au maximum pour une nuit, en vue d'éviter l'allégement.

2. Soweit die Gesamtarbeitsverträge für die Besatzungen der in Absatz 1 dieses Artikels bezeichneten Schiffe Ausnahmen enthalten, die nicht in Artikel 8 dieses Abkommens vorgesehen sind, finden diese Ausnahmen Anwendung.

Artikel 5

Soweit kraft Gesetzes, Gewohnheit oder Vereinbarung zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern auf den Schiffen eines der Vertragsstaaten günstigere Bedingungen gelten, als in diesem Abkommen vorgesehen sind, werden sie durch die Bestimmungen dieses Abkommens nicht berührt.

TEIL II

Zusammensetzung der Besatzungen

Artikel 6

Die Besatzungen der Schiffe, auf denen dieses Abkommen gilt, müssen ausreichen, um

a) die Sicherheit der Schiffahrt zu gewährleisten,

b) die Durchführung der Bestimmungen dieses Abkommens zu ermöglichen.

TEIL III

Nachtruhe während der Fahrt

Artikel 7

1. Während der Fahrt haben die Rheinschiffer Anspruch auf eine nächtliche Ruhezeit von mindestens

a) zwölf Stunden während der Monate November, Dezember, Januar und Februar,

b) zehn Stunden während der übrigen Monate.

2. Die im vorstehenden Absatz festgesetzten nächtlichen Ruhezeiten müssen in die Zeit zwischen 18 Uhr und 8 Uhr fallen.

3. Durch nationalen Gesamtarbeitsvertrag oder durch die nationale Gesetzgebung kann festgelegt werden, daß an Stelle der in Absatz 1 vorgesehenen Nachtruhe eine tägliche Ruhezeit von gleicher Dauer tritt, wobei jedoch mindestens sieben aufeinander folgende Stunden in die Zeit von 20 Uhr bis 6 Uhr fallen müssen.

Artikel 8

Abweichend von den Bestimmungen des Artikels 7 dieses Abkommens kann die Nachtruhe gekürzt werden

a) um höchstens zwei Stunden, wenn leicht verderbliche Güter befördert werden;

b) zur Verhütung des Verderbens von Gütern, jedoch nur dann, wenn solche Güter an Bord von einzeln geschleppten Fahrzeugen oder von Fahrzeugen mit eigener Triebkraft befördert werden;

c) um die zur Durchfahrt durch eine Schleuse erforderliche Zeit oder um höchstens zwei Stunden bei der Einfahrt in einen den Gezeiten ausgesetzten Hafen Belgiens oder Seelands sowie, falls das Schiff aus Belgien oder Seeland kommt, in den Hafen Dordrecht, oder bei der Ankunft in diesen Häfen;

d) bei Unfällen oder Rettungsaktionen, bei Hochwasser, Sturm oder plötzlicher Eisgefahr;

e) am Tag der Ankunft im Bestimmungshafen, unter der Bedingung, daß die Arbeitszeit der an Bord befindlichen Rheinschiffer an diesem Tag nicht über 22 Uhr verlängert wird;

f) wenn sich während der Fahrt herausstellt, daß der Anschluß an ein Seeschiff versäumt werden könnte;

g) während der Fahrt oberhalb Koblenz, bei unerwartetem und schnellem Fallen des Wasserstandes, höchstens während einer Nacht, um das Leichtern zu vermeiden.

TITRE IV

Durée du travail au port et sur les lieux de chargement et de déchargement des bateaux

Article 9

1. Lorsqu'un bateau se trouve au port ou en tout autre lieu de chargement ou de déchargement, la durée du travail des bateliers rhénans se trouvant à bord de ce bateau est celle qui résulte de la réglementation locale.

2. Toutefois, la durée normale de travail ne devra pas dépasser quarante-huit heures par semaine et huit heures par jour, sous réserve des dérogations prévues par la réglementation locale.

Article 10

1. Lorsque, au cours d'une même journée, un bateau navigue et charge ou décharge sa cargaison, la durée totale du travail des bateliers rhénans ne dépassera pas douze heures, excepté lorsqu'il s'agit des heures prévues à l'article 13.

2. Lorsque, au cours d'une même journée, un bateau navigue et charge ou décharge sa cargaison pendant plus de huit heures dans un ou plusieurs ports, les heures affectées au chargement ou au déchargement qui depassent huit heures seront considérées comme heures supplémentaires, étant entendu que la durée totale du travail ce jour-là ne dépassera pas douze heures.

3. Les arrêts à un ou plusieurs ports intermédiaires représentant au total moins de quatre heures dans la même journée seront considérés comme temps de navigation.

TITRE V

Heures Supplémentaires

Article 11

Lorsque le repos de nuit prévu à l'article 7, paragraphe 1, aura été réduit en application des dispositions contenues à l'article 8, les heures ainsi réduites du repos de nuit seront considérées comme heures supplémentaires, pour lesquelles les bateliers rhénans intéressés auront droit à une compensation conformément aux dispositions de l'article 14, paragraphe 1.

Article 12

Les heures effectuées au-delà des limites indiquées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 9 seront considérées comme heures supplémentaires pour lesquelles les bateliers rhénans auront droit à une compensation conformément aux dispositions de l'article 14.

Article 13

Lorsqu'un bateau se trouve au port ou en tout autre lieu de chargement ou de déchargement, les heures de travail effectuées entre 7 heures du soir et 6 heures du matin, ainsi que celles effectuées les dimanches et les jours fériés prévus à l'article 15 ou dans les conventions collectives affectant les bateliers rhénans intéressés, seront considérées comme des heures supplémentaires pour lesquelles les bateliers rhénans intéressés auront droit à une compensation conformément aux dispositions de l'article 14.

Article 14

1. Le taux ou les taux de compensation pour les heures supplémentaires seront ceux prescrits par la législation nationale ou déterminés par convention collective.

2. Les conventions collectives pourront prévoir, au lieu d'un paiement en espèces, une compensation qui consistera en une exemption correspondante de service et de présence à bord.

TEIL IV

Arbeitszeit im Hafen und an den Lösch- und Ladestellen

Artikel 9

1. Befindet sich ein Schiff im Hafen oder an einer sonstigen Lösch- oder Ladestelle, so richtet sich die Arbeitszeit der Rheinschiffer auf diesem Schiff nach der örtlichen Regelung.

2. Jedoch darf die regelmäßige Arbeitszeit, vorbehaltlich der durch die örtliche Regelung vorgesehenen Abweichungen, achtundvierzig Stunden wöchentlich und acht Stunden täglich nicht überschreiten.

Artikel 10

1. Falls ein Schiff im Lauf des gleichen Tages fährt und beladen oder gelöscht wird, darf die Gesamtarbeitszeit der Rheinschiffer zwölf Stunden nicht überschreiten, es sei denn, es handele sich um die in Artikel 13 vorgesehenen Stunden.

2. Falls ein Schiff im Lauf des gleichen Tages fährt und während mehr als acht Stunden in einem oder mehreren Häfen ladet oder löscht, so gelten die für das Laden oder Löschen verwendeten Stunden, soweit sie acht Stunden überschreiten, als Überstunden; dabei darf die Gesamtdauer der Arbeit an einem solchen Tag zwölf Stunden nicht überschreiten.

3. Aufenthalte in einem oder mehreren Zwischenhäfen von insgesamt weniger als vier Stunden im Lauf eines Tages gelten als Fahrzeit.

TEIL V

Überstunden

Artikel 11

Wird die in Artikel 7 Abs. 1 vorgesehene Nachtruhe nach Artikel 8 gekürzt, so gelten die Stunden, um welche die Nachtruhe gekürzt wird, als Überstunden, für die den betroffenen Rheinschiffern eine Vergütung nach Artikel 14 Abs. 1 zusteht.

Artikel 12

Über die in Artikel 9 Abs. 1 und 2 festgelegten Grenzen hinaus geleistete Stunden gelten als Überstunden, für die den betroffenen Rheinschiffern eine Vergütung nach Artikel 14 zusteht.

Artikel 13

Befindet sich ein Schiff im Hafen oder an einer anderen Lade- oder Löschstelle, so gelten Arbeitsstunden zwischen 19 Uhr und 6 Uhr sowie an Sonntagen und an den Feiertagen, die in Artikel 15 oder in den die Rheinschiffer betreffenden Gesamtarbeitsverträgen vorgesehen sind, als Überstunden, für die den betroffenen Rheinschiffern eine Vergütung nach Artikel 14 zusteht.

Artikel 14

1. Als Überstundenvergütung gelten der Satz oder die Sätze, die durch die Gesetzgebung vorgeschrieben oder durch Gesamtarbeitsvertrag festgesetzt sind.

2. Die Gesamtarbeitsverträge können vorsehen, daß die Barvergütung durch entsprechende Freizeit und Landgang abgegolten wird.

TITRE VI

Jours fériés

Article 15

1. Sauf dans les cas énoncés aux alinéas b), d) et f) de l'article 8, aucun batelier rhénan ne sera tenu de travailler pendant sept jours fériés au moins, dans le cours d'une année; ces jours seront fixés par chaque pays contractant parmi les huit jours suivants: le jour de l'an, le dimanche et le lundi de Paques, le 1er mai, le dimanche et le lundi de la Pentecôte, le jour de Noël et le jour de la fête de saint Etienne (26 décembre).

2. Les heures de travail effectuées au cours de ces journées seront considérées comme des heures supplémentaires pour lesquelles les bateliers rhénans intéressés auront droit à une compensation conformément aux dispositions de l'article 14.

3. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne s'appliquent pas, dans la période du 1er mai au 30 septembre inclus, aux bateaux à passagers transportant au maximum cent tonnes de marchandises lorsqu'ils effectuent un service régulier.

TITRE VII

Repos hebdomadaire

Article 16

1. Tout batelier rhénan devra bénéficier, en moyenne, d'une journée de repos pour six jours de travail, accordée dans un laps de temps de trois mois au plus.

2. On entend par journée de repos une période de repos d'au moins 24 heures consécutives accordée immédiatement après une période de repos de nuit.

3. Les journées de repos hebdomadaire doivent comprendre autant que possible vingt-six dimanches par an.

Article 17

Si le contrat d'emploi est résilié, les jours de repos hebdomadaire seront accordés au cours de la période de préavis de résiliation de l'emploi.

TITRE VIII

Congé annuel payé

Article 18

1. Les bateliers rhénans auront droit à un congé annuel payé d'au moins un jour ouvrable par mois de service continu dans la même entreprise et à concurrence de douze jours ouvrables par an. Ce congé n'est exigible qu'après six mois de service.

2. Lorsque le congé dû est de six jours ou davantage, six jours de congé au minimum devront être accordés en une période continue.

Article 19

Les bateliers rhénans qui, avant d'avoir accompli six mois de service, terminent leur emploi dans des conditions légales ou qui sont congédiés sans qu'il y ait eu faute lourde de leur part auront droit à un jour ouvrable de congé payé pour chaque mois de service accompli.

Article 20

Ne peuvent être considérés comme jours de congé annuel payé

a) les interruptions de service dues à la maladie ou à un accident;
b) les périodes de service militaire obligatoire;
c) les jours de voyage d'aller et de retour au domicile si, à la demande de l'employeur, le congé annuel n'est pas pris en une période continue.

TEIL VI

Feiertage

Artikel 15

1. Vorbehaltlich unter Buchstaben b, d und f des Artikels 8 angeführten Fälle darf ein Rheinschiffer im Laufe eines Jahres an wenigstens sieben Feiertagen nicht zur Arbeit angehalten werden; diese Tage sind von jedem Vertragsstaat aus der Reihe der nachstehend aufgeführten acht Tage zu bestimmen: Neujahrstag, Ostersonntag, Ostermontag, 1. Mai, Pfingstsonntag, Pfingstmontag, 1. Weihnachtstag und Stephanstag (26. Dezember).

2. An solchen Tagen geleistete Arbeitsstunden gelten als Überstunden, für die den betroffenen Rheinschiffern eine Vergütung nach Artikel 14 zusteht.

3. Die Bestimmungen von Absatz 1 dieses Artikels gelten vom 1. Mai bis einschließlich 30. September nicht auf Passagierschiffen, die höchstens einhundert Tonnen Güter befördern, wenn diese Schiffe im regelmäßigen Liniendienst stehen.

TEIL VII

Wöchentliche Ruhezeit

Artikel 16

1. Jedem Rheinschiffer steht im Durchschnitt ein Ruhetag auf je sechs Arbeitstage zu, der innerhalb einer Zeitspanne von höchstens drei Monaten zu gewähren ist.

2. Als Ruhetag gilt eine Ruhezeit von mindestens vierundzwanzig aufeinanderfolgenden Stunden, die unmittelbar im Anschluß an die Nachtruhe gewährt wird.

3. Die wöchentlichen Ruhetage müssen, soweit wie möglich, sechsundzwanzig Sonntage im Jahr umfassen.

Artikel 17

Bei Kündigung des Arbeitsvertrages sind die wöchentlichen Ruhetage während der Kündigungsfrist zu gewähren.

TEIL VIII

Bezahlter Jahresurlaub

Artikel 18

1. Rheinschiffer haben Anspruch auf einen bezahlten Jahresurlaub bis zu zwölf Werktagen im Jahr mit der Maßgabe, daß je Monat ununterbrochener Dienstleistung in dem gleichen Unternehmen wenigstens ein Werktag gewährt wird. Dieser Urlaub kann erst nach einer Dienstzeit von sechs Monaten beansprucht werden.

2. Wenn der Anspruch auf Jahresurlaub sechs Tage oder mehr beträgt, so sind mindestens sechs Urlaubstage zusammenhängend zu gewähren.

Artikel 19

Rheinschiffer, die ihre Beschäftigung vor Ablauf einer sechsmonatigen Dienstzeit unter Einhaltung der gesetzlichen Bedingungen aufgeben oder ohne eigenes schweres Verschulden entlassen werden, haben Anspruch auf einen bezahlten Urlaub von einem Werktag für jeden Monat, in dem sie beschäftigt waren.

Artikel 20

Auf den bezahlten Jahresurlaub dürfen nicht angerechnet werden

a) Arbeitsunterbrechungen infolge von Krankheit oder Unfall,
b) Abwesenheiten zur Erfüllung der Wehrpflicht,
c) Reisetage zum und vom Wohnort, wenn der Jahresurlaub auf Wunsch des Arbeitgebers geteilt wird.

Article 21

1. Tout batelier rhénan prenant son congé annuel payé aura droit à sa rémunération habituelle pendant toute la durée du congé.

2. La rémunération habituelle payable conformément au paragraphe précédent sera calculée de la manière qui sera prescrite par la législation nationale, ou déterminée par convention collective.

TITRE IX

Allocations spéciales

Article 22

Les bateliers rhénans demeurés à bord pour des tâches de surveillance auront droit, indépendamment du congé compensatoire auquel ils peuvent prétendre de ce fait, à une allocation spéciale lorsque cette surveillance aura été accomplie un des jours fériés prévus à l'article 15 ou dans les conventions collectives affectant les bateliers rhénans intéressés.

Article 23

Durant les mois de juin à septembre inclusivement, le personnel des machines à vapeur recevra une indemnité appropriée de chaleur.

TITRE X

Interprétation de l'Accord

Article 24

1. Tout différend venant à s'élever entre deux ou plusieurs pays contractants concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord sera résolu par voie de négociation directe entre les gouvernements intéressés.

2. Se le différend ne peut être ainsi résolu dans un délai de trois mois à dater du début de la négociation, il sera soumis à un organe arbitral permanent comprenant un membre désigné par chacun des pays contractants; cet organe arbitral sera institué dans un délai de trois mois à dater de l'entrée en vigueur du présent Accord et il établira sa propre procédure.

3. Les décisions de l'organe arbitral seront prises conformément aux principes fondamentaux et à l'esprit du présent Accord. Elles seront obligatoires.

TITRE XI

Application de l'Accord

Article 25

1. Dans chaque pays contractant et à bord de tous les bateaux auxquels s'applique le présent Accord et appartenant à des compagnies de navigation ou à des particuliers dont le siège d'exploitation est situé sur le territoire du pays en question, il sera donné effet audit Accord par toutes mesures appropriées et notamment au moyen de conventions collectives. Si un particulier ne possède pas de siège d'exploitation sur le territoire du pays en question, son domicile en tiendra lieu aux fins d'application du présent article.

2. Chaque pays contractant peut contrôler l'application de l'Accord, à l'intérieur de son territoire et sans distinction de pavillon ou de nationalité, à bord de tous les bateaux auxquels s'applique l'Accord.

3. Si une infraction aux dispositions de l'Accord est constatée sur le territoire d'un pays contractant, par les autorités de ce territoire, à bord d'un bateau appartenant à une compagnie de navigation ou à un particulier ayant le siège de son entreprise dans un autre pays contractant, les autorités qui ont constaté l'infraction en informeront immédiatement les autorités compétentes de l'autre pays, auxquelles il appartiendra de prendre les mesures appropriées.

Artikel 21

1. Jeder Rheinschiffer, der seinen bezahlten Jahresurlaub nimmt, hat während der ganzen Urlaubsdauer Anspruch auf sein regelmäßiges Entgelt.

2. Das im Sinn des vorstehenden Absatzes zustehende regelmäßige Entgelt wird in der von der Gesetzgebung vorgeschriebenen oder durch Gesamtarbeitsvertrag festgesetzten Weise berechnet.

TEIL IX

Sonderzulagen

Artikel 22

Die zum Wachdienst an Bord verbleibenden Rheinschiffer haben, unabhängig von der ihnen dafür zustehenden Ersatzruhe, Anspruch auf eine Sonderzulage, falls der Wachdienst auf einen der Feiertage fällt, die in Artikel 15 oder in den die beteiligten Rheinschiffer betreffenden Gesamtarbeitsverträgen vorgesehen sind.

Artikel 23

Während der Monate Juni bis einschließlich September erhält das Dampfmaschinenpersonal eine angemessene Hitzeentschädigung.

TEIL X

Auslegung des Abkommens

Artikel 24

1. Jede Streitigkeit zwischen zwei oder mehr Vertragsstaaten über die Auslegung oder die Durchführung dieses Abkommens wird durch unmittelbare Verhandlungen zwischen den beteiligten Regierungen beigelegt.

2. Kann die Streitigkeit binnen drei Monaten vom Beginn der Verhandlungen an auf diese Weise nicht beigelegt werden, so wird sie einer ständigen Schiedsstelle vorgelegt; jeder Vertragsstaat bestimmt ein Mitglied dieser Stelle. Die Schiedsstelle wird binnen drei Monaten nach Inkrafttreten dieses Abkommens errichtet und gibt sich ihre Geschäftsordnung selbst.

3. Die Entscheidungen der Schiedsstelle werden in Übereinstimmung mit den Grundsätzen und im Geist dieses Abkommens getroffen. Sie sind bindend.

TEIL XI

Durchführung des Abkommens

Artikel 25

1. Dieses Abkommen wird in jedem Vertragsstaat und auf allen Schiffen, für die es gilt, und die Eigentum von Schiffsgesellschaften oder Partikulieren sind, deren Betriebssitz sich im Gebiet des betreffenden Staates befindet, durch alle angemessenen Maßnahmen und insbesondere durch Gesamtarbeitsverträge durchgeführt. Hat ein Partikulier im Gebiet des betreffenden Staates keinen Betriebssitz, so gilt für die Durchführung dieses Artikels sein Wohnsitz als Betriebssitz.

2. Jeder Vertragsstaat kann die Durchführung des Abkommens innerhalb seines Gebietes auf allen Schiffen, für die das Abkommen gilt, ohne Unterschied der Flagge oder Nationalität des Schiffes überwachen.

3. Wird im Gebiet eines Vertragsstaates von den Behörden dieses Gebietes auf einem Schiff, das im Eigentum einer Schiffsgesellschaft oder eines Partikuliers mit Sitz des Unternehmens in einem anderen Vertragsstaat steht, eine Übertretung der Bestimmungen dieses Abkommens festgestellt, so haben die Behörden, welche die Übertretung festgestellt haben, unverzüglich die zuständigen Behörden des anderen Staates davon in Kenntnis zu setzen. Diese haben die geeigneten Maßnahmen zu treffen.

4. Chaque pays contractant peut conclure des arrangements particuliers avec un autre pays contractant aux fins de se faire prêter les bons offices des autorités de ce dernier pays pour la constatation ou l'instruction d'infractions à bord d'un bateau se trouvant sur le territoire dudit pays et relevant de l'autre pays. Ces arrangements particuliers peuvent prévoir que les autorités en question agiront dans l'un des cas suivants ou dans plusieurs d'entre eux:

a) lorsqu'une requête est présentée par le pays dont relève le bateau;

b) lorsqu'une requête est présentée par un batelier rhénan du bateau en question ou par un syndicat;

c) lorsqu'une requête est présentée par un employeur ou une organisation d'employeurs.

5. Le gouvernement d'un pays contractant non riverain sur le territoire duquel se trouve le siège de l'entreprise d'une compagnie de navigation ou d'un particulier qui dispose d'un siège subsidiaire sur le territoire d'un pays contractant riverain ou de la Belgique pourra conclure des arrangements avec le gouvernement de ce pays, afin que celui-ci se substitue partiellement ou totalement à lui dans le contrôle de l'application du présent Accord.

Article 26

A moins qu'il n'en soit décidé autrement par convention collective ou par contrat de travail individuel, les différends qui pourraient survenir entre employeurs et bateliers rhénans, quelle que soit la nationalité du batelier, seront réglés de la manière suivante:

a) (i) Lorsque l'employeur est une compagnie de navigation ou un armateur ayant son siège d'exploitation dans un pays riverain du Rhin ou en Belgique, le différend sera soumis pour règlement à l'organe compétent du pays contractant sur le territoire duquel se trouve ce siège d'exploitation;

(ii) Lorsque l'employeur est une compagnie de navigation ou un armateur ayant son siège dans l'un des pays contractants autre qu'un pays riverain ou la Belgique, mais possédant une succursale sur le territoire d'un de ces pays, le différend pourra être valablement soumis pour règlement à l'organe compétent du pays contractant où se trouve cette succursale.

(b) Lorsque l'employeur est un propriétaire exploitant lui-même son bateau, n'ayant ni siège d'exploitation ni succursale sur le territoire d'un des pays contractants dont il est ressortissant, le différend sera soumis pour règlement à l'organe compétent du pays contractant sur le territoire duquel ce propriétaire a son domicile, et, s'il n'a pas de domicile sur le territoire d'un des pays contractants, sera soumis pour règlement à l'organe compétent du pays contractant dont il est ressortissant.

TITRE XII

Commission tripartite et rapports annuels

Article 27

1. (i) Il est institué une Commission tripartite comprenant pour chaque Etat contractant deux représentants du gouvernement, un représentant des employeurs intéressés, un représentant des bateliers rhénans. Le Bureau international du Travail participera aux travaux de la Commission tripartite.

(ii) Les représentants non gouvernementaux seront désignés par les gouvernements d'accord avec les organisations professionnelles les plus représentatives, soit des employeurs, soit des bateliers rhénans, auxquels s'applique le présent Accord.

2. Chaque pays contractant établira un rapport annuel concernant l'application de l'Accord à l'intérieur de son territoire et le soumettra à l'examen de la Commission tripartite.

4. Jeder Vertragsstaat kann mit einem anderen Vertragsstaat Sonderabmachungen treffen, um sich der Hilfe der Behörden dieses Staates bei der Feststellung oder Untersuchung von Verstößen auf einem ihm unterstehenden Schiff zu versichern, das sich im Gebiet des anderen Staates befindet. Diese Sonderabmachungen können vorsehen, daß die betreffenden Behörden in einem oder mehreren der folgenden Fälle einschreiten:

a) wenn der für das Schiff zuständige Staat eine Beschwerde vorbringt,

b) wenn ein Rheinschiffer des betreffenden Schiffes oder eine Gewerkschaft eine Beschwerde vorbringt,

c) wenn ein Arbeitgeber oder ein Verband von Arbeitgebern eine Beschwerde vorbringt.

5. Die Regierung eines Vertragsstaates, der nicht Rheinuferstaat ist, und auf dessen Gebiet sich der Sitz des Unternehmens einer Schiffsgesellschaft oder eines Partikuliers befindet, die in einem der vertragschließenden Rheinuferstaaten oder in Belgien über eine Zweigniederlassung verfügen, kann mit der Regierung des betreffenden Staates Abmachungen treffen, damit diese bei der Überwachung der Durchführung dieses Abkommens teilweise oder völlig an ihre Stelle tritt.

Artikel 26

Falls durch Gesamt- oder Einzelarbeitsvertrag nichts anderes bestimmt wird, werden die Streitigkeiten, die sich zwischen Arbeitgebern und Rheinschiffern ergeben können, ungeachtet der Staatsangehörigkeit des Rheinschiffers, in der folgenden Weise erledigt:

a) (i) Ist der Arbeitgeber eine Schiffsgesellschaft oder ein Reeder mit Betriebssitz in einem Rheinuferstaat oder in Belgien, so wird die Streitigkeit der zuständigen Stelle des Vertragsstaates zur Regelung unterbreitet, in dessen Gebiet sich der Betriebssitz befindet.

(ii) Ist der Arbeitgeber eine Schiffsgesellschaft oder ein Reeder mit Sitz in einem anderen Vertragsstaat als einem Rheinuferstaat oder Belgien, aber mit einer Zweigstelle im Gebiet eines dieser Staaten, so kann die Streitigkeit rechtsgültig der zuständigen Stelle des Staates, in dem sich die Zweigstelle befindet, zur Erledigung unterbreitet werden.

b) Ist der Arbeitgeber ein Schiffseigentümer, der sein Schiff als eigenes Unternehmen führt und im Gebiet eines Vertragsstaates, dessen Staatsangehöriger er ist, weder einen Betriebssitz noch eine Zweigstelle besitzt, so wird die Streitigkeit der zuständigen Stelle des Vertragsstaates zur Erledigung unterbreitet, in dessen Gebiet dieser Schiffseigentümer seinen Wohnsitz hat; besitzt er keinen Wohnsitz im Gebiet eines Vertragsstaates, so wird die Streitigkeit zur Erledigung der zuständigen Stelle des Vertragsstaates unterbreitet, dessen Staatsangehöriger er ist.

TEIL XII

Dreigliedriger Ausschuß und Jahresberichte

Artikel 27

1. (i) Es wird ein dreigliedriger Ausschuß errichtet, dem für jeden Vertragsstaat zwei Vertreter der Regierung, ein Vertreter der beteiligten Arbeitgeber und ein Vertreter der Rheinschiffer angehören. Das Internationale Arbeitsamt nimmt an den Arbeiten des dreigliedrigen Ausschusses teil.

(ii) Die Vertreter der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer werden von den Regierungen im Einvernehmen mit den repräsentativsten Verbänden der von diesem Abkommen betroffenen Arbeitgeber einerseits und Rheinschiffer andererseits bezeichnet.

2. Jeder Vertragsstaat arbeitet einen Jahresbericht über die Durchführung dieses Abkommens in seinem Gebiet aus und unterbreitet ihn dem dreigliedrigen Ausschuß zur Prüfung.

3. La Commission tripartite établira chaque année un rapport contenant ses observations sur les rapports des gouvernements. Le rapport de la Commission tripartite sera communiqué à chacun des gouvernements contractants, au Bureau international du Travail et à la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

4. Le secrétariat général de la Commission centrale pour la navigation du Rhin assumera le secrétariat de la Commission tripartite.

5. La Commission tripartite établira son règlement.

3. Der dreigliedrige Ausschuß arbeitet einen Jahresbericht aus, der seine Bemerkungen zu den Berichten der Regierungen enthält. Der Bericht des dreigliedrigen Ausschusses wird allen vertragschließenden Regierungen, dem Internationalen Arbeitsamt und der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt übermittelt.

4. Das Sekretariat des dreigliedrigen Ausschusses wird vom Generalsekretariat der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt besorgt.

5. Der dreigliedrige Ausschuß gibt sich seine Geschäftsordnung selbst.

TITRE XIII

Dispositions finales

Article 28

Le présent Accord est ouvert à la signature des Etats représentés à la Commission centrale pour la navigation du Rhin. Il sera soumis à ratification.

Article 29

Tout instrument de ratification du présent Accord sera déposé auprès du Directeur général du Bureau international du Travail, qui l'enregistrera et en notifiera la réception aux pays mentionnés à l'article 28.

Article 30

Le présent Accord entrera en vigueur le premier jour du troisième mois suivant celui au cours duquel sera intervenu le dépôt du dernier instrument de ratification par toutes les parties contractantes riveraines du Rhin et par la Belgique. Pour chacun des autres Etats représentés à la Commission centrale pour la navigation du Rhin, il entrera en vigueur le premier jour du troisième mois suivant celui au cours duquel son instrument de ratification aura été déposé.

Article 31

1. Le présent Accord est conclu pour une durée de trois ans. Il sera renouvelé ensuite d'année en année par tacite reconduction sous réserve du droit, pour chaque pays contractant, de le dénoncer par notification adressée au Directeur général du Bureau international du Travail. La dénonciation prendra effet un an après la réception de sa notification.

2. Si la dénonciation émane de l'une des parties contractantes riveraines du Rhin, ou de la Belgique, l'Accord cessera d'être applicable à toutes les autres parties à la date à laquelle la dénonciation prendra effet.

Article 32

1. Le texte français du présent Accord en constitue le texte authentique. Il sera revêtu de la signature des parties contractantes et déposé aux archives du Bureau international du Travail.

2. Dès l'entrée en vigueur du présent Accord, une copie certifiée conforme en sera communiquée, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies, au Secrétaire général des Nations Unies par le Directeur général du Bureau international du Travail aux fins d'enregistrement.

3. Le Directeur général du Bureau international du Travail communiquera également une copie certifiée conforme à chacun des pays riverains du Rhin, à la Belgique, aux autres pays représentés à la Commission centrale pour la navigation du Rhin et à ladite Commission.

4. Des traductions officielles en anglais, en allemand et en néerlandais seront établies par le Bureau international du Travail et communiquées aux pays intéressés.

TEIL XIII

Schlußbestimmungen

Artikel 28

Dieses Abkommen steht allen in der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt vertretenen Staaten zur Unterzeichnung offen und unterliegt der Ratifikation.

Artikel 29

Jede Ratifikationsurkunde zu diesem Abkommen wird beim Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes hinterlegt, der sie einträgt und den in Artikel 28 bezeichneten Staaten Kenntnis vom Eingang der Urkunde gibt.

Artikel 30

Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des dritten Monats nach Ablauf des Monats in Kraft, in dem die letzte Ratifikationsurkunde aller vertragschließenden Rheinuferstaaten und Belgiens hinterlegt worden ist. Für jeden anderen in der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt vertretenen Staat tritt das Abkommen in Kraft am ersten Tag des dritten Monats nach Ablauf des Monats, in dem seine Ratifikationsurkunde hinterlegt worden ist.

Artikel 31

1. Dieses Abkommen wird für die Dauer von drei Jahren abgeschlossen. In der Folge wird es durch stillschweigende Verlängerung von Jahr zu Jahr erneuert. Jedoch bleibt jedem Vertragsstaat das Recht vorbehalten, das Abkommen durch Anzeige an den Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes zu kündigen. Die Kündigung wird ein Jahr nach Eingang der Anzeige wirksam.

2. Wird das Abkommen von einem der vertragschließenden Rheinuferstaaten oder von Belgien gekündigt, so gilt es für alle anderen Staaten von dem Zeitpunkt an nicht mehr, in dem die Kündigung wirksam wird.

Artikel 32

1. Maßgebend ist der französische Wortlaut dieses Abkommens. Er wird mit den Unterschriften der vertragschließenden Teile versehen und im Archiv des Internationalen Arbeitsamtes hinterlegt.

2. Sobald dieses Abkommen in Kraft getreten ist, übermittelt der Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes dem Generalsekretär der Vereinten Nationen eine beglaubigte Abschrift dieses Abkommens zwecks Eintragung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen.

3. Der Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes stellt ebenfalls jedem Rheinuferstaat, Belgien, den anderen in der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt vertretenen Staaten und der Zentralkommission selbst je eine beglaubigte Abschrift zu.

4. Das Internationale Arbeitsamt fertigt amtliche Übersetzungen in englischer, deutscher und holländischer Sprache an und stellt sie den beteiligten Staaten zu.

Article 33

Conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies, le Directeur général du Bureau international du Travail communiquera au Secrétaire général des Nations Unies, aux fins d'enregistrement, toute ratification et toute dénonciation dont il aura reçu notification.

FAIT à Genève, le 21 mai 1954, en deux exemplaires originaux en français.

EN FOI DE QUOI les soussignés, ayant déposé leurs pleins pouvoirs respectifs, ont signé le présent Accord.

Pour la BELGIQUE:
Leroy

Pour la FRANCE:
E. Lambert

Pour les PAYS-BAS:
W. H. J. van Asch van Wijck

Pour la RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE
G. Feine
H. Stephany

Pour la SUISSE:
Kaufmann

Artikel 33

Der Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes verständigt den Generalsekretär der Vereinten Nationen zwecks Eintragung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen von jeder Ratifikation und jeder Kündigung, die ihm angezeigt worden ist.

GEFERTIGT in Genf am 21. Mai 1954 in zwei Ausfertigungen in französischer Sprache.

ZU URKUND DESSEN haben die Unterfertigten nach Hinterlegung ihrer Vollmachten das vorliegende Abkommen unterzeichnet.

Für BELGIEN:
Leroy

Für FRANKREICH:
E. Lambert

Für die NIEDERLANDE:
W. H. J. van Asch van Wijk

Für die BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND:
G. Feine
H. Stephany

Für die SCHWEIZ:
Kaufmann